Deutscher Bundestag **Drucksache 21/5172**

21. Wahlperiode 01.04.2026

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Swantje Henrike Michaelsen, Dr. Konstantin von Notz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/4768 –

Hafenstrategie der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutschen Seehäfen haben eine zentrale Bedeutung für ganz Deutschland – verkehrs-, energie-, wirtschafts- und zunehmend auch sicherheitspolitisch.

Sie erfüllen einen Dreiklang von Aufgaben: Sie stellen Import- und Exportstrukturen für Energieträger sicher, sie sind Produktionsstandorte erneuerbarer Energien sowie Ausgangspunkt und Verkehrsknoten für effiziente und energiesparende Gütertransporte. Für die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Bundesgebietes spielen sie eine große Rolle.

Generell ist die Finanzierung der Seehäfen Ländersache. Der Bund beteiligt sich jedoch durch den sogenannten Hafenlastenausgleich bei den Ländern mit jährlich 38 Mio. Euro. Zusätzlich fördert der Bund Infrastrukturmaßnahmen in Seehäfen von nationaler Bedeutung. Die letzte Bundesregierung hatte gemeinsam mit den Bundesländern, der Hafenwirtschaft, den Verbänden und der Gewerkschaft eine nationale Hafenstrategie erarbeitet und in der Hafenpolitik bewusst eine koordinierende Rolle eingenommen.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD der jetzigen Bundesregierung wird die Bedeutung einer „wettbewerbsfähige[n] Hafeninfrastruktur mit guter Hinterlandanbindung“ betont und angekündigt, dass „die nationale Hafenstrategie mit Hochsee- und Binnenhäfen als gesamtstaatliche Aufgabe“ umgesetzt wird, sowie dass sich die Bundesregierung „über die Finanzierung der Maßnahmen mit den Ländern in der ersten Hälfte der Legislaturperiode“ verständigen wird.

Ein neuer Titel im Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF) „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ stellt in den kommenden vier Jahren 400 Mio. Euro für die Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie und des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Schifffahrt bereit. Diese Summe liegt aber weit hinter den identifizierten Bedarfen, z. B. in dem Ergebnisbericht der Studie „Energiehäfen der Zukunft“ der Deutschen Energie-Agentur (dena; www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/ergebnisbericht-energiehaefen-der-zukunft.pdf?__blob=publicationFile). Diese Studie wurde ursprünglich zur weiteren Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie in Auf-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 1. April 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

trag gegeben, um Bedarfe und Kapazitäten der Häfen für die Energiewende, bei Off- und Onshore, für den Import von erneuerbaren Energieträgern sowie für die Antriebswende in der Schifffahrt zu identifizieren. Die dort identifizierten Bedarfe liegen nicht nur weit über den eingestellten 400 Mio. Euro, sie zeigt auch Optionen für Spezialisierungen der Häfen auf. Die Studie verdeutlicht auch die Notwendigkeit einer besseren Koordinierung der Hafenpolitik durch Bund, Länder und Hafenbetreiber, denn nicht jeder Hafen wird alle Aufgaben vollumfänglich übernehmen können: Die wichtigsten Ressourcen, Geld und Fläche, sind knapp.

Maßnahmen für eine koordinierte Finanzierung und einen gesamtdeutschen strategischen Ausbau der Seehäfen durch die Bundesregierung und die schwarzrote Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD blieben nach Ansicht der fragestellenden Fraktion bislang aus. Zwar wurden mit dem Haushalt 2026 rund 1,35 Mrd. Euro für den Ausbau und die Ertüchtigung der militärisch nutzbaren Infrastruktur in Bremerhaven beschlossen, jedoch ohne jede Einbindung in eine strategische Finanzierung der gesamten deutschen Hafenlandschaft.

1. Inwiefern und mit welchen Maßnahmen hat die Bundesregierung, wie in der Nationalen Hafenstrategie (S. 17) beschrieben, „Hafenentwicklungsplanungen und hafenbezogene Infrastrukturinvestitionen zwischen Bund und Ländern“ abgestimmt?

2. Wie plant die Bundesregierung, künftig „Hafenentwicklungsplanungen und hafenbezogene Infrastrukturinvestitionen zwischen Bund und Ländern“ abzustimmen (bitte geplante Termine und zu beteiligende Akteure auflisten)?

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellenden, dass nicht jeder Hafen alle Aufgaben (Vorhaltung von Import-, Export- und Bunkerstrukturen für Energieträger, Produktionsstandort erneuerbarer Energien und Energieanlagen, Container- und Massengutumschlag) vollumfänglich wird übernehmen können, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für Häfen liegt bei den Ländern. Sie stellen Hafenentwicklungspläne auf und sind für die Hafeninfrastruktur zuständig. Eine Einbindung der Bundesregierung ist bislang nicht erfolgt und müsste von den Ländern ausgehen.

4. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zusammen mit den Ländern, um die Instandhaltung, die Ertüchtigung und den Ausbau der deutschen Seehäfen stärker zu koordinieren (bitte Maßnahmen, Gesprächskreise etc. aufführen)?

5. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um zusammen mit den Ländern eine stärkere Kooperation und Arbeitsteilung zwischen den deutschen Seehäfen zu fördern, und wenn sie keine Maßnahmen ergreift, warum nicht (bitte nach Themenbereichen Wasserstoff- [H_2] und Wasserstoffderivateimport, Wasserstoff- und Wasserstoffderivatebunkerung und Produktion, Sicherheit, Offshore-Windbau und Wartung, CO_2-Transport und Güterumschlag aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Zuständigkeit der Länder für Häfen müssen diesbezügliche Impulse von den Ländern ausgehen.

6. Wann und wo soll die Vollversion der dena-Studie „Energiehäfen der Zukunft“ veröffentlicht werden (aktuell als 15-seitiger Ergebnisbericht unter www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/ergebnisbericht-energiehaefen-der-zukunft.pdf?__blob=publicationFile und als 39-seitige Präsentation unter www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/WS/energiehaefen-praesentation.pdf?__blob=publicationFile einsehbar), und wenn sie nicht veröffentlicht werden soll, warum nicht?

Die Studie wird nicht veröffentlicht, da diese Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthält.

7. Wird die Bundesregierung die Handlungsempfehlungen der dena-Studie in ihre Hafenpolitik mit aufnehmen, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht, insbesondere zu den Aspekten

   a) Ausbau von Onshore- und Offshore-Windenergie (Kapitel 4.1 des Ergebnisberichts),

   b) Hafenumschlag von erneuerbaren Energieträgern (Kapitel 4.2 des Ergebnisberichts) und

   c) Finanzielle Unterstützung des Bundes (Kapitel 4.3 des Ergebnisberichts)?

Die Bundesregierung prüft die Aufnahme der Handlungsempfehlungen in ihre Hafenpolitik.

8. Sieht die Bundesregierung vor, den Vorschlägen der Studie zu folgen „wie nationale Redundanzen vermieden und Gelder effektiv genutzt werden können, um schnelle Fortschritte beim Hafeninfrastrukturausbau erzielen zu können“, wenn ja, wie, mit welchen Maßnahmen, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

9. Mit welchen Maßnahmen geht die Bundesregierung vor, um der Empfehlung der dena-Studie zu einer „transnationalen Perspektive, um Ressourceneffizienzen zu heben“ sowie einer „starken Kooperation zwischen den europäischen Seehäfen zur Optimierung der Hafenkapazitäten“ zu folgen, und mit welchen europäischen Ländern an Nord- und Ostsee ist sie diesbezüglich im Austausch (bitte Gesprächstermine der Bundesministerin für Wirtschaft und Energie Katherina Reiche und des Bundesministers für Verkehr Patrick Schnieder auflisten)?

Die Bundesregierung hat sich an der Erarbeitung der Europäischen Hafenstrategie beteiligt und wird deren Umsetzung unterstützen. Die Bundesministerin für Wirtschaft und Energie hat am 26. Januar 2026 am North Sea Summit 2026 in Hamburg zur Intensivierung der europäischen Kooperation beim Ausbau der Offshore Windenergie teilgenommen.

10. Inwiefern und mit welchen Maßnahmen fördert der Bund, wie in der Nationalen Hafenstrategie (S. 21) beschrieben, die „Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und korridorbezogene Ansätze“ für die Transformation der Energie- und Rohstoffimporte?

Mit den im KTF-Titel „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ geplanten und derzeit in der Abstimmung befindlichen Förderprogrammen sollen auch grüne Schifffahrtskorridore einschließlich des Aufbaus von Lade- und Tankinfrastrukturen gefördert werden.

11. Wie genau sollen die 400 Mio. Euro des neuen KTF-Titels „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ verausgabt werden, welche laut Homepage des Bundesministeriums für Verkehr (BMV; www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/klima.html) u. a. „zum Aufbau von Hafeninfrastrukturen für Landstrom- und Bunkeranlagen, zur Etablierung von grünen Schifffahrtskorridoren, zur Verkehrsverlagerung von ÖPNV [öffentlichem Personennahverkehr] und urbanen Wirtschaftsverkehren auf emissionsarme Wasserfahrzeuge beitragen“ sollen, und wann wird die ersten Förderrichtlinie veröffentlicht werden (bitte nach geplanter Förderung, vorgesehenen Mitteln pro Jahr und pro Förderung sowie geplanter Überjährigkeit und Verpflichtungsermächtigungen auflisten)?

Die Entwürfe der Förderrichtlinien befinden sich im regierungsinternen Abstimmungsprozess, daher können aktuell keine Aussagen zu den angefragten Daten getroffen werden. Die ersten Förderrichtlinien werden voraussichtlich Ende des zweiten Quartals 2026 veröffentlicht. Im Übrigen wird auf den Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds verwiesen.

12. Inwiefern kompensieren Finanzierungen aus dem neuen KTF-Titel ausgelaufene Förderprogramme, die bisher zur Weiterentwicklung von Hafeninfrastrukturen zur Verfügung standen (z. B. im Bereich des Landstromausbaus), und wie hoch ist daher der Anteil der 400 Mio. Euro, die den Häfen als tatsächlich neue und zusätzliche finanzielle Mittel zugutekommen?

Es findet derzeit keine Kompensation statt. Aus dem KTF-Titel werden neue Förderprogramme gespeist.

13. Teilt die Bundesregierung die Schätzung von Branchenverbänden, dass der Gesamtinvestitionsbedarf in den deutschen Seehäfen bei rund 15 Mrd. Euro liege (https://zds-seehaefen.de/2025/06/23/zds-fordert-investitionsoffensive-fuer-deutsche-seehaefen-mit-3-aus-dem-sondervermoegen-infrastruktur-sanierungsstau-beenden-militaerische-zeitenwende-mitdenken/), und wenn nein, warum nicht, und welche Schätzungen legt die Bundesregierung ihren Finanzierungsvorschlägen stattdessen zugrunde?

Zu Einschätzungen einzelner Interessenvertreter äußert sich die Bundesregierung nicht.

14. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, inwiefern und in welcher Höhe die Bundesländer das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität für die Finanzierung des schrittweisen Abbaus des Investitionsstaus in den deutschen Häfen verwenden, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung hat darüber keine Kenntnisse.

15. Wie will die Bundesregierung die Planungssicherheit bei der Fördermittelvergabe für die Häfen erhöhen, insbesondere unter dem Aspekt, dass Mittel des Sondervermögens zeitlich begrenzt verfügbar sind und zu kurzfristig angelegte Programme keine langfristigen Planungen erlauben?

Die Aufstellung des Bundeshaushalts unterliegt dem Haushaltsgrundsatz der Jährlichkeit. Die Vergabe von Fördermitteln erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf Antrag. Planungssicherheit für den Antragsteller wird durch die Bewilligung von Fördermitteln generiert. Das Sondervermögen KTF unterliegt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel grundsätzlich keiner zeitlichen Begrenzung.

16. Wie viele grüne Schifffahrtskorridore sollen eingerichtet und nach welchen Kriterien sollen die Standorte in Deutschland dafür ausgewählt werden, und wenn schon Häfen eingeplant sind, um welche handelt es sich?

17. Welche Menge an Tonnen CO_2 sollen durch die grünen Schifffahrtskorridore bis wann eingespart werden?

18. Wie viele Handelsschiffe sollen für den Betrieb auf den Korridoren fit gemacht werden, und wie hoch soll die Unterstützung durch den Bund sein?

19. Wie viele Betankungsinfrastrukturen sollen für die grünen Korridore geschaffen werden (bitte nach H_2, Methanol oder Ammoniak sowie geplanter Förderhöhe aufschlüsseln)?

Die Fragen 16 bis 19 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem neuen KTF-Titel „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ (Kapitel 6092 Titel 893 13) und einem Finanzvolumen von insgesamt 400 Mio. Euro für die nächsten vier Jahre (2026 bis 2029) wird das BMV Schifffahrt und Häfen bei ihrer Transformation unterstützen. Entsprechende Förderrichtlinien werden aktuell ausgearbeitet und umfassen z. B. grüne Schifffahrtskorridore. Die Entwürfe der Förderrichtlinien werden derzeit hausintern abgestimmt, gleichfalls werden Verbände und die Länder beteiligt, danach folgt noch die Beteiligung der Ressorts und des BRH. Vor diesem Hintergrund sind Aussagen zu den angefragten Daten derzeit nicht möglich.

20. Wann soll der Nationale Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt (NAPS) veröffentlicht werden, der laut Webseite des BMV „aktuell unter gemeinsamer Federführung von BMV und BMWE [Bundesministerium für Wirtschaft und Energie] erarbeitet wird“ (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/klima.html, Webseite vom 31. Juli 2025) und in dem laut Webseite des BMV (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/048-gruene-schifffahrtskorridore.html) das Thema BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Schifffahrtkorridore und damit die kanadische Initiative zum Ausbau grüner Schifffahrtskorridore weiterverfolgt werden soll?

Der Nationale Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt soll im zweiten Quartal diesen Jahres veröffentlicht werden. Einige Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung. Das Thema der grünen Schifffahrtskorridore wird von der Bundesregierung seit der Verabschiedung der Clydebank-Erklärung im No-

vember 2021 kontinuierlich begleitet und unterstützt, auch in Umsetzung des gemeinsamen „Memorandum of Understanding“ mit Kanada.

21. Welche Schlussfolgerungen in Bezug auf Fördermaßnahmen und regulatorische Anpassungen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht der Now GmbH vom April 2024 „Potenzialstudie zu Betankungsinfrastrukturen für kohlenstoffarme und erneuerbare Schiffskraftstoffe in Deutschland“?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

22. Welche Hafeninfrastruktur soll zukünftig an welchen Standorten ausgebaut bzw. neu gebaut werden, um genügend Platz für den steigendem Materialbestand (Fregatten etc.) der Deutschen Marine zu sichern?

Der Bedarf an Hafeninfrastruktur im Sinne der Fragestellung wird derzeit noch geprüft.

23. Wie ist der Umsetzungsstand der Ertüchtigung der deutschen militärischen Hafeninfrastruktur an den jeweiligen Standorten im Rahmen der deutlich veränderten Bedrohungslage?

Die Ertüchtigung der deutschen militärischen Hafeninfrastruktur ist ein fortlaufender Prozess. Erste infrastrukturelle Maßnahmen zur Verstärkung der Sicherheit wurden bereits eingeleitet.

24. Gibt es Lessons-learned und Best Practices für die zivil-militärische Kooperation bei der Nutzung der deutschen Hafeninfrastruktur, und wenn ja, welche?

Die regelmäßige Durchführung nationaler und multinationaler Übungen trägt zu einer verbesserten zivil-militärischen Kooperation bei.

25. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Sicherstellung des militärischen Betriebs, zur Nutzung ziviler Hafeninfrastruktur für militärische Zwecke als Drehscheibe der NATO, zur Energieversorgung der Infrastruktur im Spannungs- und Krisenfall sowie zur Regelung der zivil-militärischen Führungsorganisation im Spannungs- und Krisenfall, und wenn ja, welche?

Zur Sicherstellung des militärischen Betriebes von verteidigungswichtiger Infrastruktur werden Heimatschutzkräfte ausgeplant, zivile Hafeninfrastruktur wird identifiziert und bei Bedarf ertüchtigt. Die Sicherstellung der Energieversorgung liegt grundsätzlich beim Betreiber, anlassbezogen finden Erörterungen zwischen Bundeswehr und Betreiber statt. Die zivil-militärische Zusammenarbeit wird im Spannungs- und Krisenfall durch das Operative Führungskommando der Bundeswehr koordiniert.

26. Plant die Bundesregierung ein Seesicherheitsgesetz, um Zuständigkeiten und Befugnisse von Polizeien und Marine auch im Fall hybrider Angriffe auf See eindeutiger zu regeln, und wenn nein, warum nicht?

Die Vorlage eines Entwurfs für ein Seesicherheitsgesetz ist nicht beabsichtig. Zuständigkeiten und Befugnisse der Bundespolizei auf See sind bereits durch die geltenden Gesetze, insbesondere § 3 Absatz 2 des Seeaufgabengesetzes in Verbindung mit der Seeschifffahrtsaufgaben-Übertragungsverordnung und § 6 des Bundespolizeigesetzes, geregelt. Gleiches gilt für die Zuständigkeiten und Befugnisse der Bundeswehr. Diese kann im Rahmen ihres Verteidigungsauftrages tätig werden sowie anderen Behörden technische Amtshilfe leisten.

27. Wie viele Angriffe, Spionage- oder Sabotageaktionen sind der Bundesregierun im Kontext Seehäfen bekannt, auch und gerade hinsichtlich der Teile der Seehäfen, die schon heute als kritische Infrastrukturen (KRITIS) definiert sind, und gibt es ein Gesamtlagebild mit Blick auf entsprechende Vorkommnisse in Seehäfen, wenn ja, wer erstellt es in welchen Zyklen, und wenn nein, warum nicht?

Vorkommnisse im Sinne der Fragestellung fallen in die Zuständigkeit der Länder. Die Bundesregierung selbst führt keine Statistik im Sinne der Anfrage. Auch erstellt die Bundesregierung zu der Thematik kein Gesamtlagebild.

28. Gibt es Schätzungen aufseiten der Bundesregierung, wie viele Teilgebiete, Komponenten und Betreiberfirmen durch die im Zuge der Umsetzung der CER- (Critical Entities Resilience) und NIS-2-Richtlinie (NIS = Network and Information Security) in nationales Recht sich abzeichnenden, deutlichen Absenkungen der Schwellenwerte zukünftig unter die KRITIS-Definition fallen, und wenn ja, wie viele konkret (bitte möglichst genau aufschlüsseln), wenn nein, warum nicht, und bis wann sollen diese, auch auf Verordnungsweg zu klärenden Fragen, durch die Bundesregierung beantwortet werden können?

Im KRITIS-Dachgesetz, welches die Richtlinie (EU) 2022/2557 zur Stärkung der Resilienz kritischer Einrichtungen (CER-Richtlinie) umsetzt sowie im BSI-Gesetz (novelliert durch die zweite Richtlinie (EU) 2022/2555 zur Netzwerk- und Informationssicherheit, sog. NIS-2-Richtlinie) werden Betreiber kritischer Anlagen künftig durch eine gemeinsame KRITIS-Identifizierungsverordnung identifiziert.

Dabei wird sich an dem bestehenden Identifizierungssystem des BSI-Gesetzes und der BSI-Kritisverordnung orientiert und der Regelschwellenwert von 500 000 zu versorgenden Einwohnern zugrunde gelegt. Das heißt, dass überwiegend die Unternehmen identifiziert werden, die auch bisher unter der BSI-Kritisverordnung im Rahmen der IT-Sicherheit identifiziert wurden. Das betrifft auch die Anlagenkategorien bezüglich Häfen im Sektor Transport und Verkehr im Bereich See- und Binnenschifffahrt.

Zusätzlich wurde der Adressatenkreis der Regelungen des BSI-Gesetzes über die Betreiber kritischer Infrastrukturen hinaus auf sogenannte besonders wichtige und wichtige Einrichtungen erweitert. In der Branche Schifffahrt sind dabei drei weitere Einrichtungsarten vorgesehen. Ein Unternehmen gilt als besonders wichtige Einrichtung bzw. wichtige Einrichtung in diesem Sinne, wenn die dafür in § 28 Absatz 1 bzw. Absatz 2 des BSI-Gesetzes definierten Voraussetzungen vorliegen. Maßgebliche Kriterien sind hierbei die Zahl der Mitarbeiter, der Jahresumsatz sowie die Jahresbilanzsumme des betreffenden Unternehmens.

Die von besonders wichtigen und wichtigen Einrichtungen zu treffenden Risikomanagementmaßnahmen ergeben sich aus § 30 des BSI-Gesetzes.

29. Steht die Bundesregierung und bzw. oder stehen die ihr nachgeordneten Behörden wie beispielsweise das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) oder das Bundesamt für Verfassungsschutz (BfV) bereits mit den Betreibern im Austausch, um diese Fragen gemeinsam zu erörtern und Beratung bei der Umsetzung der neuen KRITIS-Gesetzgebung anzubieten, und wenn ja, wie konkret, wenn nein, warum nicht, und ist dies geplant?

Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) unterstützt alle Prozesse des KRITIS-Dachgesetzes durch Koordinierung, methodische Vorgaben und fachliche Begleitung. Es stellt Betreibern kritischer Anlagen Vorlagen, Muster und Leitlinien zur Umsetzung der Verpflichtungen nach diesem Gesetz zur Verfügung und kann zu diesem Zweck auch Beratungen, Schulungen und Übungen anbieten. Das BBK bleibt auch zentral zuständig für Registrierung, Störungsmonitoring sowie die Koordinierung und Auswertung nationaler Risikobewertungen aller Sektoren.

Das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik hat zusätzlich zu den bereits bestehenden umfangreichen Informationsangeboten für die bereits seit längerem identifizierten Betreiber kritischer Anlagen (siehe Antwort zu Frage 28), zusätzlich Informationsveranstaltungen, Kampagnen und Onlinetools (BSI – NIS-2-Betroffenheitsprüfung www.bsi.bund.de/DE/Themen/Regulierte-Wirtschaft/NIS-2-regulierte-Unternehmen/NIS-2-Betroffenheitspruefung/nis-2-betroffenheitspruefung_node.html) für alle neu betroffenen Unternehmen entwickelt.

Das Bundesamt für Verfassungsschutz (BfV) hat nach § 16 Absatz 1 BVerfSchG die Informationsaufgabe des präventiven Wirtschaftsschutzes. Es informiert und sensibilisiert zu Bedrohungen durch sicherheitsgefährdende oder geheimdienstliche Tätigkeiten fremder Mächte oder gewaltbereiten Extremismus über seine regelmäßigen Publikationen und anlassbedingten Sicherheitshinweise. Darüber hinaus erfolgen lagebezogene ad-hoc Sensibilisierungen besonders gefährdeter Unternehmen und der öffentlichen Verwaltung. Ferner ist der Bereich Wirtschaft- und Wissenschaftsschutz des BfV Ansprechpartner für Unternehmen und Forschungseinrichtungen in Bezug auf Sicherheitsanfragen oder Verdachtsfälle.

30. Welche konkreten Maßnahmen zieht die Bundesregierung aus der Risikoanalyse für den Zivilschutz (Bundestagsdrucksache 21/3600) hinsichtlich des Schutzes von Häfen als Teil der kritischen Infrastruktur insbesondere im Rahmen der zivilen Gesamtverteidigung?

Mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 zur Stärkung der Resilienz kritischer Einrichtungen (CER-Richtlinie) sowie der Richtlinie (EU) 2022/2555 zur Netzwerk- und Informationssicherheit (NIS-2-Richtlinie) steigern wir die Resilienz von KRITIS und tragen zu einer höheren Versorgungssicherheit in Deutschland und Europa bei.

Das NIS-2-Umsetzungsgesetz ist am 6. Dezember 2025 in Kraft getreten und erhöht angesichts der anhaltend angespannten Cyberbedrohungslage die Resilienz unserer Wirtschaft wie auch der Bundesverwaltung erheblich.

Das KRITIS-Dachgesetz nimmt den physischen Schutz in den Blick und ist am 17. März 2026 in Kraft getreten. Mit diesem Gesetz nehmen wir die Gefahren

für kritische Infrastrukturen systematisch in den Blick und machen die kritischen Infrastrukturen in Deutschland resilienter.

Das KRITIS-Dachgesetz tritt neben das BSI-Gesetz, das bereits entsprechende Regelungen für die Cybersicherheit Kritischer Infrastrukturen enthält, worunter auch der Sektor Transport und Verkehr mit der Branche See- und Binnenschifffahrt und entsprechenden Anlagenkategorien von Häfen fällt.

31. Wie beteiligt das Bundesministerium für Verteidigung die Hafenbetreiber in Deutschland, um die für militärische Zwecke notwendige Infrastruktur zu unterhalten und zu sichern, und

    a) gibt es hierfür regelmäßige Gespräche mit einzelnen Betreibern,

    b) gibt es hierfür regelmäßige Gespräche mit mehreren Betreibern gemeinsam, sodass eine hafenseitige Koordinierung und gegenseitige Unterstützung ermöglicht wird,

    c) welche Betreiber welcher Häfen wurden bisher deswegen kontaktiert und eingebunden,

    d) nach welchen Kriterien wurden sie ausgewählt,

    e) wurden Vertreterinnen und Vertreter der Häfen Emden, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven, Brunsbüttel, Stade, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rostock und Sassnitz eingebunden, und wenn nein, warum nicht (bitte für jeden Hafen einzeln ausführen)?

Die Beantwortung der Frage kann in offener Form nicht erfolgen. Die Einstufung als Verschlusssache mit dem Geheimhaltungsgrad „VS-Nur für den Dienstgebrauch“ ist im vorliegenden Fall in Hinblick auf das Staatswohl erforderlich. Nach § 2 Absatz 2 Nummer 4 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz (Verschlusssachenanweisung – VSA) vom 10. August 2018 sind Informationen, deren Kenntnisnahme durch Unbefugte für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland nachteilig sein können, entsprechend einzustufen.

Eine zur Veröffentlichung bestimmte Antwort der Bundesregierung auf diese Fragen zu Gesprächen mit möglichen Vertragspartnern zu Hafeninfrastruktur sowie zu Kriterien zur Auswahl von Hafeninfrastruktur für die militärische Nutzung würde sensible Informationen enthalten. Die erfragten Informationen könnten genutzt werden, um kritische Hafeninfrastruktur zu identifizieren und so die Planung und Durchführung von Angriffen oder Sabotageakten durch potenzielle Gegner zu erleichtern. Dies könnte zu einer Gefährdung des Personals vor Ort und Einschränkung der Verteidigungsfähigkeit führen und wäre damit nachteilig für die Bundesrepublik Deutschland.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und den obengenannten Gründen andererseits wurden die erbetenen Informationen eingestuft.*

32. Welche Kapazitäten stünden aktuell in deutschen Häfen zur Verfügung, um Schiffe der sogenannten russischen „Schattenflotte“ u. a. bei Verstoß gegen EU-Umweltauflagen oder falscher Kennung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) festsetzen zu können?

Aufgrund der Länderzuständigkeit liegen der Bundesregierung zu den Kapazitäten in deutschen Häfen keine Informationen vor.

---

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

a) Wie viele Schiffe der sogenannten russischen „Schattenflotte“ sind der Bundesregierung derzeit bekannt (vgl. u. a. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 21/3970), und warum handelt die Bundesregierung trotz vorhandener Möglichkeiten (vgl. www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/schattenflotte-russland-104.html) nicht engagierter, wenn es darum geht, entsprechende Schiffe sehr viel stärker als bisher zu kontrollieren, um so u. a. Sanktionsverstöße zu ahnden?

Derzeit sind durch die EU-Sanktionspakete rund 600 Schiffe gelistet. Gegenständliche Schiffe passieren lediglich die deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) in der Nord- und Ostsee und meiden Küstengewässer und Häfen mit international anerkannten Hafenstaatkontrollen.

Im Weiteren wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 50 der Abgeordneten Donata Vogtschmidt auf Bundestagsdrucksache 21/1089 sowie auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 21/3970 verwiesen.

b) Wie viele Überprüfungen von Schiffen, bei denen ein Verdacht bestand, dass sie der russischen „Schattenflotte“ zuzurechnen sind, haben im vergangenen Jahr durch wen konkret stattgefunden?

Im Sinne der Fragestellung hat die Zollverwaltung in einem Einzelfall eine Überprüfung eines Schiffes der sogenannten Schattenflotte vorgenommen und aufgrund eines Sanktionsverstoßes weitergehende Maßnahmen eingeleitet. Im Weiteren wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 21/3970 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333